KORRESPONDENT
HANDLOWY, PRZEMYSŁOWY I ROLNICZY

Korrespondent Handlowy Przemysłowy i Rolniczy, wychodzi dwa razy na tydzień przy Gazecie Warszawskiéj.

Dnia 3 Września № 71. Roku 1845

DROGI ŻELAZNE i KANAŁY.

I.

UWAGI PRZEDWSTĘPNE.

Przystępując do wielkich zadań które przedmiot ten obejmuje, niewidzimy potrzeby ważność ich wykazywać. Po długich i uroczystych rozprawach które tyle razy w obu Izbach się pojawiały, w obec wątpliwości, wachania się które w ich łonie powstały i które postanowienia ich trzymają niejako w zawieszeniu od lat dwóch, kiedy z jednéj strony przyszłość dróg żelaznych zaledwie jest znaną, a z drugiéj samo nawet istnienie naszego systemu wewnętrznéj żeglugi wydaje się zagrożonem, wolno jest mniemać że potężny interes łączy się z rozwiązaniem zadań które zrodziła walka dróg żelaznych z kanałami. Oznaczyć charakter téj walki, wskazać przy téj sposobności skały niektórych teoryj uludnych, zbyt często słuchanych, oto cel jaki sobie naznaczamy.

Już wiele pism ważnych i dobrych ogłoszono w tym przedmiocie, i zebraliśmy po części nieocenione myśli w nich podane. Jednakże nietrzymaliśmy się żadnego z tych pism wyłącznie, dla tego głównie że wprowadzamy w rozprawę uwagi wysokiéj ważności, które dotąd bardzo były zaniedbane.

W naszym sposobie widzenia, drogi żelazne i kanały przedstawiają się jako zmierzające do jednego celu szczęśliwém działań swoich połączeniem. Ostatnim zostawionoby wyłącznie przewóz grubych towarów: drugim szczególniéj oddanoby przewóz osób i towarów lekkich, a raczéj takich, dla których szybkość przewozu więcéj znaczy niżeli niska jego cena. W takim względzie, te dwa środki kommunikacyjne, lubo współzawodniczące i w łonie samego współzawodnictwa swego, dawałyby sobie wzajemne niejako wsparcie, za ich przyłożeniem się potrzeby powszechności lepiéjby i zupełniéj były zaspokojone. Niechaj jednak aby tak było: mniemają że wyższość dróg żelaznych jest powszechna, bezwarunkowa, i że wszędzie gdzie one w konkurencyę z drogami wodnemi wchodzą, te ostatnie upaść muszą koniecznie; to właśnie zbadać należy.

Droga żelazna jak to bardzo dobrze powiedział belgijski jeden minister ma wyższość nad drogą wodną, nad kanałem *ogólnemi przymiotami* jako środek przewozu, gdyż w istocie przewozić mogą od razu i pod warunkami mniéj lub więcéj korzystnemi, osoby i rzeczy, lekkie towary i ciężkie, gdy tymczasem drogi wodne, z wyjątkiem tylko bardzo rzadkim który w uwagę brany być nie może, są tylko użyteczne lub stosowne do przewozu tych ostatnich. Jest to prawda powszechnie przyjęta, któréj o ile wiemy, nikt niezaprzeczył, chyba tylko ci którzy dzisiaj największy interes mają w twierdzeniu téj prawdy. Idzie tylko o dowiedzenie czy, w użyciu przymiotów *szczegółowych*, które zasadzają się na tanim przewozie materjałów ciężkich, drogi wodne nie mają znowu wyższości nad drogami żelaznemi.

Przedewszystkiém należy nam zrobić pewne zastrzeżeni. Chociażby zupełnie dowiedzionem było że drogi żelazne mają zniweczyć kanały, jako środki transportowe, wszędzie gdzie się między niemi konkurencja wywiąże, jeszcze byśmy dobrze się strzegli wydać ten dziki okrzyk: znieśmy kanały a w łożyskach ich załóżmy żelazne koleje. Kanały są rzek przedłużeniam, niektórych rzeczy im niedostaje ale za to mają inne wyższe a wziąwszy wszystko, pomnażają dobroczynne ich skutki. Rozdzielają one w równiejszéj ilości na powierzchni ziemi ten płyn nieoceniony, wodę, któréj nadmiar jest nieporządkiem, a brak okropną plagą. I to również nie małą ich zaletą, że powiększają dziedzinę człowieka, zwiększając przestrzeń ziemi pod uprawę. Jeżeli mądry minister Sully uważał za usługę ludzkości oddaną zasadzenie jednego drzewa, cóżby dopiero powiedział o wybudowaniu kanału! Można się wachać z wybiciem kanału z powodu kosztów jakie ta robota pociąga za sobą: niszczyć zaś już istniejący, jest czynem szalonym, dzikim, przeciwko któremu ludzkość protestuje.

Gdyby prawdą było, że drogi żelazne mają uczynić nieużytecznemi kanały jako środki przewozu, dalecy od wyciągania ztąd ostatecznego wniosku że zniknąć powinny, uwielbiając wszakże cudowną potęgę dróg nowych, opłakiwalibyśmy może taki wypadek, który nie zwalniając na przyszłość od zbudowania niektórych kanałów potrzebnych, uczyniłby może publiczność więcéj żarliwą a rząd mniéj pochopnym do przedsiębrania tych użytecznych robót. Opłakiwalibyśmy ich tém bardziéj że wtedy do użytkowania nowych środków przewozu niebyłoby dobrego systemu. Oddane kompanjom, stałyby się niebawem, to jest po zniesieniu kanałów, pomimo wszelkich zastrzeżeń rządowych, przedmiotem zdzierczego monopolu, któryby publiczność drogo opłacała. Zostawione pod administracją skarbową, uległyby nieuniknionym chorobom, zaniedbaniu, obojętności nieporządkowi, opieszałości, chorobo nieuleczonym, fatalnym, które nurtują wszystkie zakłady państwa. Na szczęście tak nie jest, i spodziewamy się dowieść jasno, mimo wszystkich przeciwnych rozumowań, że kanały zachowają zawsze, co bądź przypadnie, znakomitą wyższość nad kolejami żelaznemi, pod względem przewozu tańszego towarów ciężkich.

Do rozwiązania téj kwestji, dosyć byłoby jak się zdaje zebrać fakta porozrzucane które się w rozmaitych pojawiały stronach, pozbliżać je i porównać. Co bądź o tém powiedzą, faktów takich mnóstwo: wystarczają one na wydanie stanowczego sądu: lecz fakta te zdaleka uważane nie zawsze dobrze są pojęte, z pewnych nawet względów krzyżują się niejako, tak dalece że uprzedzone umysły znalazłyby w nich łatwo usprawiedliwienie zdań najsprzeczniejszych. To też porównanie tych faktów, nieoświecone poprzednio rozważnym rozbiorem wszelkich eko

lieznośći które ceny zmieniać mogą, zaprowadzi niezawodnie, wskroś pozornych sprzeczności, do otchłań zwątpienia.

Trzy odmienne i bardzo różne żywioły stanowią całkowitą cenę transportu rzeczy i ludzi: najprzód myto, które przedstawia procent od funduszów wyłożonych na budowę drogi, i zwyczajny wydatek na utrzymanie drogi; następnie przewóz właściwy, który obejmuje wszys kie wydatki odnoszące się do przeniesienia na saméj drodze dokonanego, ze wszystkiemi kosztami administracyjnemi tu należącemi; nakoniec koszta uboczne, które zasadzają się głównie na zabieraniu towarów ze składu, na ładowaniu, wyładowaniu, i złożeniu ich do mieszkania. Te zaś żywioły niepodlegają bynajmniéj jednakim wpływom i prawom. Ztąd pozorne nierówności, szczególne sprzeczności, w walce toczącéj się między drogami żelaznemi a kanałami, z których trzeba sobie zdać sprawę, jeżeli chcemy pogodzić te fakta, co dopiero może do stanowczego sądu poprowadzić.

Jeżelibyśmy polegać chcieli na s mych teoretycznych podani ch, zajmująca nas kwestja rychłoby się rozstrzygnąć dała. Możnaby arytmetyczn m rachunkiem dowieść, że jednaka siła pociąga większy ciężar na drodze wodnéj jak na żelaznéj kolei. Wiemy że takie rachuby nie warte nauki doświadczenia. Jednakże nie przypisując im stanowczej ważności, wolno je wziąść za punkt wyjścia a w każdym razie dobrze jest, przynajmniéj przez przybliżenie, poznać w runki pociągania na obydwóch drogach które tu porównywamy. Cordier w dziele 1830 roku ogłoszoném, pierwszém które we Francji objawiło zd nie że: drogi żelazne bezwarunkowo wyższe są od kanałów, tak oznacza te warunki:

Prędkość na godzinę	*Użyteczny skutek s ły jednego konia.* na kanale:	—	na drodze żelaznéj poziomej.
4,000 metrów	48 beczek	—	13 beczek
8,000 —	6	—	6,30
12,000 —	1,77	—	4, 0
16,000 —	0,75	—	3,10

Nie dochodźmy jak dalece liczby te są dokładne; przybliżenie dla nas dostateczne, a że wzięte są z dzieła którego myśl z naszą sprzeczna, nikt nas o stronność nie posądzi.

Według wskazówek téj tablicy, mielibyśmy więc że na prędkość czterech kilometrów na godzinę, siła równa wydałaby daleko-większe skutki na kanale jak na drodze żelaznéj; stosunek byłby jak 48 do 13. W większych prędkościach, stosunek tak się zmienia że kolej żelazna znowu przemaga; co się objaśnia różnicą oporu powietrza i wody. Ale dobrze jest nadmienić że małe prędkości stosowne są na kanałach, tak dla tego że odpowiadają ich układowi, jak i dla tego że przewożone na nich towary nie potrzebują szybkiego transportu, kiedy drogi żelazne szczególniéj przeznaczone są do transportów pośpiesznych; a chociażby natura ich służby nie zmuszała do przyjmowania wielkich prędkości, budowa ich tego koniecznie wymaga, bo wolniejszy pochód wnetby zapchanie wywołał. To też można powiedzieć że jeżeli naturalną prędkością statków na drodze wodnéj jest 4,000 metrów na godzinę, prędkość zaś konwojów z towarami na drodze żelaznéj wynosi najmniéj 16,000 metrów, jakto dotąd miało miejsce; zkąd wynika że ładunek na jednego konia, w pierwszym razie wynosi 48 beczek, w drugim tylko 3 i jedna dziesiąta, czyli 15 razy mniéj. Jeszcze powiększa tę nierówność i tak już wielka, względny ciężar wozów a raczéj przewozowych narzędzi, bo konwój wagonów, z lokomotywą i tenderem, nierównie więcéj waży jak statek taki sam ładunek wiozący. Dodajmy że w powyższéj tablicy, przypuszcza się poziomą zupełnie drogę żelazną, czego jeszcze niebyło i nigdy może nie będzie, gdy tymczasem linja kanału, nie mówiemy o rzekach, jest z wsze i koniecznie pozioma

Przy takich różnicach natężenia pociągu, trudno pojąć aby przewóz mógł się równie oszczędnie odbyć na kolei żelaznéj jak na kanale. Jakim sposobem zdołano się łudzić w tym względzie tak dalece, że przypuszczano iż pierwsza walczyć może z równemi a nawet korzystniejszemi warunkami? Jakim mianowicie sposobem niektóre fakta, nieliczne wprawdzie, utwierdzać się zdają to mniemanie? Właśnie dla tego że cena transportu, we wszystkich środkach kommunikacyjnych, skład się jak powiedzieliśmy dopiero z rozmaitych żywiołów; dla tego że te żywioły nie podlegają jednakim prawom, że spotyka się w nich nierówności niezależne od bezwarunkowéj wyższości sposobu przewozu, i że te nierówności, kiedy się ich dobrzez pojmie, upoważniają czasami do najdziwniejszych przypuszczać. Nadużyto prócz tego niektórych pozornych sprzeczności źle nie pojętych i źle zbadanych. Korzystano nareszcie z zamieszania jakie te sprzecznoś i rodzą, by wprowadzić w miejsce prostych podań doświadczenia ułudne kombinacje, sztucznie obliczenia, które czasami sam rozum w błąd wprowadzają.

Jeden tylko mamy sposób aby uniknąć pod tym względem wszelkiego zamieszania i wyprowadzić światło w faktach zawarte: to jest rozważyć po szczególe każdy z żywiołów w skład ceny przewozu wchodzących. Przebaczycie nam oschłość niektórych szczegółów dla ważności przedmiotu. W przyszłości tak jak i teraz wielkie interesa wiążą się z rozwiązaniem tych zadań.

II.

MYTO.

Według tego co się wyżéj powiedziało, myta nie należałoby pobierać z dróg wodnych, dla tego że wydatek na ich budowę i utrzymanie wetuje się usługami, jakie one pod innym względem oddają. Przypuśćmy jednak iż to myto należy się, ponieważ jest pobierane, i zobaczmy jakie niém rządzi prawo.

Ponieważ przeznaczoném jest na pokrycie procentów od summy stałéj, raz wyłożonéj na zaprowadzenie drogi i od rocznego wydatku na jéj utrzymanie, która się także nie zmienia, widziemy, że aby przedmiotowi swemu odpowiadało, myto powinno rocznie wydawać summę stałą, niezmienna. Przypuśćmy naprzykład, kanał, którego budowa kosztowała 200,000 franków na kilometr, a utrzymanie, na takąż długość, kosztuje średnio 2,000 franków na rok. Dodając do téj ostatniéj summy procent 5 od sta od wyłożonych kapitałów, znajdziemy że kanał winien przynosić myta rocznie 12,000 franków na kilometr. Podobnym rachunkiem, można dojść że na drodze żelaznéj dochód ten wynosić powinien dajmy na to 20,000 fr. Te dane raz ustanowione, pozostaną stale, co bądź wypadnie, ponieważ punkt wyjścia nie zmienia się, to jest innemi wyrazami, że aby budowa i użycie tych dróg nie było złą spekulacją finansową, trzeba aby w każdym czasie ogół opłat pobranych jako myto z transportów, dochodził nieodmiennie liczby 20,000 fr za kilometr rocznie na drodze żelaznéj, a 12000 na kanale. Odsuwamy na stronę część korzyści, która jest samowolna, podnosi się lub zniża według okoliczności i nie stanowi koniecznego żywiołu naszych obrachowań.

Z téj niezmienności koniecznéj ogólnego dochodu z myta, wynika że się w bardzo nierówny sposób roździela na transporty, według tego jak są mniéj lub więcéj liczne. W istocie, summa 12,000 franków rozłożona na średnią cyrkulacja 100,000 beczek, dawałaby dla wynadgrodzenia właścicieli drogi, taryfę 12 centymów od beczki, a przy podwójnéj cyrkulacji taryfa ta zmniejszyłaby się także o połowę. Ta uwaga okazuje jak dalece omylono się kiedy chciano oznaczyć ogólnie summę opłat do poboru z tytułu myta, czy to na drogach żelaznych czy na kanałach. W tym względzie nie ma stałego prawidła a przynajmniéj bezwarunkowéj zasady, ponieważ to zależy od ogólnéj summy dokonanych transportów. Nakładanie myta zmienia się przeto według czynności cyrkulacji, a w tym względzie różnice są takie między drogami, że w niektórych razach, pobranie 2 centymów od beczki za kilometr, byłoby obficie wynadgradzającém, kiedy w innéin miejscu pobranie 10 centymów zaledwie by wynadgrodzić mogło właścicieli drogi; któż niewidzi od razu zasady i przyczyny wielkich nierówności w warunkach użytkowania? Już można pojąć, byle się tylko zastanowić sprzeczności o których mówiliśmy niedawno Naprożno bowiem, jaki środek transportu kosztowałby pierwiastkowo jednaką summę

a nawet wyższą od drugiego, skoroby ruch na nim nie dozwalał zniżyć taryfy myta do takiéj saméj stopy. *(d. c. n.)*

MACHINA do ŻĘCIA ZBOŻA

Pana *Tyminieckiego.*

Jak już donieśliśmy w poprzednim Numerze Korrespondenta Przemysłowego, p. Tyminiecki kazał zbudować machinę swego wynalazku do żęcia zboża, w Białogonie przy technicznéj, jak sam powiadał, pomocy p. Preacher, tamecznego dyrektora fabryki, a po odbyciu próby na życie i pszenicy pod Kielcami, sprowadził ją do Warszawy i odbył publiczną próbę, w dniu 28 z. m. we Wsi Czechowice na owsie. Nie wchodząc w spory które wynalazek téj machiny obudził między p. Tyminieckim i Kaczyńskim, co do udziału jaki obydwa w jéj wydoskonaleniu i urządzeniu mieli; zdamy tu sprawę z wypadków jakie postrzegliśmy na wspomnionéj próbie w Czechowicach.

Że wielki wynalazek, oddawna upragnionéj a przez wszystkie narody usiłowanéj machiny do żęcia zboża, został dokonany na naszéj ziemi i przez ziomka naszego, to nieulega już najmniejszéj wątpliwości, ani zaprzeczeniu żadnemu. Panu Tyminieckiemu nieskończona wdzięczność i sława tego odkrycia należy. Lecz pomimo przyłożenia się dwóch biegłych techników i samego wynalazcy, nie znajduje się ona dotąd w takim stanie dokładności, aby bezposrednio w użytek powszechny wejść mogła, aby takie już pewne, niezawodne i wszystkim wiadome wypadki dawała, jak sieczkarnie, młocarnie, lub inne używane teraz machiny; nie ma jeszcze na niéj tego piętna doskonałości niezaprzeczonéj, które tylko samo doświadczenie i to długoletnie wycisnąć może. Machina do żęcia zboża, tak jak ją widzieliśmy na próbie w Czechowicach, ma jeszcze kilka wad organicznych, że tak powiemy, które koniecznie usunięte być musza, nim w powszechny użytek wejść będzie mogła; a najprzód zbytecznie jest ciężka, powtóre, kierowanie zdaje się nam niepraktyczne to jest trudne bardzo do wykonania; z tych zarzutów usprawiedliwiemy się natychmiast.

Że machina okazana w Czechowicach jest niezmiernie ciężka, tak ciężka iż użycie jéj może by nawet korzystne nie było, przyznaje to sam wynalazca; po co tak grube sztuki żelaza, po co takie ciężkie tryby i wszystkie ramiona, po co takie ciężkie okucie wszystkich części? wszak tam ogromnéj, niezmiernéj siły niema, więc też i części przez które ta siła działa, nie potrzebują być podwójnéj, lub potrójnéj mocy. Lecz w tym względzie już możem być spokojni, bo nam pan Tyminiecki uroczyście oświadczył że buduje już inną machinę, co do układu zupełnie taką samą, tylko o połowę lżejszą. Słyszeliśmy także że p. Kaczyński, Inżenier cywilny, buduje podobno machinę do żęcia zboża która nie będzie ważyć 15-tu centnarów. Do machiny w Czechowicach okazywanéj zaprzęgnięto cztery konie, które z wielkiém natężeniem truchta iść mogły, po roli dosyć twardéj, cóżby to było na piaszczystym gruncie. Wnosim przeto że machina ta o pół przynajmniéj lżejszą być musi, nim użyteczną się stanie.

Co do kierowania, to tylko powiemy, że jest niepraktyczne z tego względu, iż trudno wymagać aby człowiek jeden mógł nastarczyć ciągle za końmi truchta idącemi, i miał uwagę na machinę gdzie ją podnieść, gdzie zniżyć potrzeba. Powoli zaś machina iść nie może, bo do czegóż by się zdała, kiedy zastąpione przez nią ręce ludzkie prawie to samo by zrobiły, a prócz tego potrzebna tam jeszcze pewna siła zapędowa, pewna szybkość obrotu kół, aby noże ciąć mogły. Nie wątpiemy bynajmniéj iż obfity w pomysły wynalazca, téj niedokładności zaradzić potrafi; jednak gdyby tego nie poprawił, użytek z machiny chociażby pod innemi względami dokładnéj nie byłby tak wielki.

Wszelkie inne części machiny są doskonale pomyślane, z wielką znajomością mechaniki wykonane, a co najbardziéj że nie ma tam owych wysokich kombinacyj, tylko proste palce zboże między siebie chwytają, noże je ucinają i grabki odrzucają równo na garści; wszystko działa w stosownym porządku obsadzone na kole. Ruch machina otrzymuje z obrotu kół po ziemi idących. i takowy przez tryby do noży i grabi przechodzi. Ta to właśnie prostota machiny największym jest zaszczytem dla wynalazcy i najdogodniejszą w użyciu owéj machiny, która z przeznaczenia swego zostawać zawsze musi w ręku ludzi z mechaniką nieobznajmionych. Łatwo ją będzie w razie zepsucia naprawić, bo utracone grabki, przyłamany nóż każdy kowal wiejski naprawić i dopasować potrafi

Patrząc na pocięty owies przez machinę pana Tyminieckiego, na próbie w Czechowicach, wiele osób mówiło, iż dawniéj przez niego okazywana pierwsza machina cięła lepiéj, równiej, nie targała i nie kruszyła, które to przywary dzisiejszéj zarzucali; lecz zarzuty takie wydają nam się niesprawiedliwe i niczém nie poparte. Że ucięty owies na pokosie wydawał się potarganym, to nic dziwnego, kiedy parę set osób stratowało go pierwéj nim poszedł pod nóż machiny, nie widzieliśmy zaś aby się ziarno kruszyło, chociaż owies na którym próbę robiono był już przestały. Trzeba także i to nadmienić że rola nie była stósownie po oraną, dla tego machina tak równo iść nie mogła jakby szła po szerokich składach.

Jeszcze jedną uczynić musimy uwagę. Zarzucano powszechnie, że zawracanie machiny bardzo jest trudne i dosyć czasu zajmuje. Lubo tę niedogodność usuwa się prawie przez cięcie zboża w kwadrat, jednakże gdyby się to jakim sposobem ulatwić dało, wziętość machiny bardzo wiele by na tém zyskała.

Jednakowoż wszystko razem wziąwszy, skoro tylko machina pana Tymienieckiego o połowę lżejszą będzie, już śmiało można z nią występować na pole i pewni jesteśmy że takie wyda skutki, iż wszyscy się z tego odkrycia szczycić będziemy, a imie pana Tyminieckiego ci najbardziéj pobłogosławią którzy co rok prawie część plonu marnują na pniu, dla braku rąk do sprzętu. **K.**

WIADOMOŚCI HANDLOWE.

ZBOŻE.

Gdańsk 25 sierpnia. Dzisiejszy targ tutejszy ograniczał się przy dawniejszych wymaganiach i bardzo umiarkowanéj chęci do kupna na obrocie 150 łasztów pszenicy, a mianowicie: 11 łasztów 130 fun staréj biało pstréj po 242 i pół fl. 12 łasz: 132 fun. staréj pięknéj pstréj po 440 fl. 9 łasz. 131—132 funt. pięknéj biało-pstréj po 435 fl. 50 ł. 130—131 fun. z 1844 r. pstréj po 400 do 410 fl. Wszystko z wody; 48 ł. 130—131 fun. wysoko-pstréj po 435 i 20 ł. 129—130 fun. pstréj po 410 fl. ze szpichlerza: teraz ceny spadły o 10 i 5 fl. od zeszłotygodniowych za świeże 122 fun. żyto żądają 300 fl. za świeży 107 fun. jęczmień płacą 230 fl.

Londyn z 22 sierpnia. Na dzisiejszym targu piękna czerwona pszenica stała po 60 szyl. a biała po 70 szyl. niespełna za kwarter, które to ceny dla dzierżawców nader są pomyślne, i znaczne wywołały dowozy. Przybyła pszenica z morza Baltyckiego w dość znacznéj ilości, lecz czeka na zniżenie cła, aby wyładowaną została.

Londyńska cena przecięciowa; pszenica 60 szyl. 1 pens (48 zł. za korzec) Jęczmień 28 szyl. 7 pens. Owies 22 szyl. 3 pen. Groch 39 szyl. 5 pens. Dowieziono tu z zagranicy od 19 do 22 sierpnia 3370 kwarterów pszenicy, 1350 Jęcz. 10610 Qrs owsa.

Najnowsze wiadomości z angielskich okręgów fabrycznych i o handlu wełną.

Leeds 22 sierpnia. W tym tygodniu żądania zagranicznéj wełny polepszyły się cokolwiek, zwłaszcza w porównaniu zdawniejszemi, ale wskutek ciągle trwającéj niepogody, kupcy nader są przezornemi w przedsięwzięciach swoich i tyle tylko zakupują ile im na bezpośredni użytek potrzeba. W cenach nie zaszła żadna zmiana. Obrot w suknach nie farbowanych, skutkiem niepewnéj pogody, jest bardzo mały. Zapasy w ręku są za szczupłe aby potrzebie jesiennéj odpowiedziały, a gdyby pogoda odmienić się miała i wypaść korzystnie dla sprzętu tego

rocznego żniwa, to będziem mieli dobry handel i surowe sukna zupełne ceny otrzymają. I w składach towarów interesa szły powoli.

Amsterdam 18 sierpnia. Zaraza kartofli. Mało jest widoków dla tych pól kartoflanych które zaraza nawiedziła, zwłaszcza przy tak już daleko posuniętéj porze roku i ciągle trwającéj niepogodzie: może tam gdzie rośliny przez obumarcie łodygi nie wiele jeszcze ucierpiały, skoro ożywiające nastanie słoneczne ciepło, jeszcze jaką dadzą nadzieję, ale kartofle na mocnym gruncie, które choroba oddawna trawi już przepadły bez ratunku. Według holenderskiego naturalisty Blume, choroba ta nie została wniesioną przez żadne owady ani robaki i t. p. rzeczy, jak mniemano, lecz wynikła z zepsucia się niewyrobionych soków; jest to powszechny wodowstręt roślinny, który niezależy od żadnego rodzaju wzrostu ani też wprowadzeniem nowych oczek czyli nasienia z Ameryki usunąć się nie da. Wypływa on tylko z mokréj dżdżystej pogody, która właśnie w tym czasie najszkodliwiéj na rośliny oddziaływa, kiedy tworzenie substancji mącznéj (Amylum) zaczyna się. Przez zbyt mocne namoczenie czyli roztworzenie soków, proces ten zostaje zniszczonym, a utworzenie się Amylum, żywotnéj owocu zasady, całkiem albo w większéj części upada. Professor Blume nie ma żadnego środka przeciw téj zarazie i odradza dobywanie niedojrzałych kartofli, gdyż rychło gniją, praca nie wynadgradza się, a dla ludzi ani dla bydła zdrowe być nie mogą; władze teraz zakazały przywozić je na targi.

Hamburg 26 sierpnia. Zboże. Wskutek pomyślnéj odmiany pogody, jak i mniéj korzystnych doniesien z Holandji i niektórych targów angielskich, mianowicie Londyńskiego, na tutejszéj giełdzie zbożowéj w wielu artykułach wsteczny ruch objawił się. Większa część posiadaczy pszenicy trzyma się mocno przy dawniejszych cenach, i niemyślą sprzedawać po zniżonych jakie im ofiarują: w nielicznych zaśobrotach które uskutecznione zostały widać zniżenie od 6 do 10 tal., lecz nadmienić trzeba, że ono dotycze głównie lżejszych i pośledniejszych gatunków. Płacono za 128 fun. Marchijską pszenicę 125 tal za 130 131 fun. takaż 127 tal. za 130 fun. zwyczajną Meklemburgską 124 tal. za 126 fun. żółtą szląską 121 tal. za 125—128 fun. Saalska 119—125 tal., a nareszcie za 126—127 takąż po 115 117 tal. Z zagranicy kupiono na początku tygodnia kilka ładunków 129—130 fun. do Holsztynu po 94—96 t l. Żyto także spadło: na miejscu nie było żadnego znaczniejszego obrotu, ze Szczecina przybyła partja 120 fun po 65 tal. B-*co*; Saalskiego jęczmienia na początku tygodnia kupiono kilka partyj po 72 tal. a z Danji 4000 beczek 111—112—113—114 fun. po 46 do 48 tal. B-*co*; wczoraj można było kupić o kilka tal. taniéj. Owies na miejscu otrzymał dawniejsze ceny, 72—75 fun. meklemburgski 45 i 47 tal. Grochów mało i trzymają się w cenie. Rzepaków nic nie odeszło, za nowy towar z morza Baltyckiego żądają 132 i 135 tal B-*co*. Siemie lniane nieodmieniło się. Koniczyna, nowa biała otrzymała 42—43 marków według gatunku, któréj to ceny w Anglji dotąd dawać nie chcą, stara także mało poszukiwana. O stanie pól czerwonéj koniczyny w Anglji, Francji i Nadreńskich okolicach, doniesienia brzmią ciągle niepomyślnie, dla tego nastąpiło kilka znacznych zakupów na spekulację, jednakże zapłacone ceny nie przechodziły za dobrą francuską i amerykańską 43 marków, co okazuje zniżenie dotychczasowéj ceny o 2 marki. Teraz żądania jéj wskutek odmiany powietrza zupełnie prawie ustały, a ceny są tylko nominalne. Kości i makuchy trzymają się w cenie.

Taxa Chleba i Mięsa na miesiąc Wrzesień 1845 *roku.*

Bułka mątowa za gr. 3 ważyć ma łutów 7; Strucla mątowa za gr. 6 ł. 14, Bułka z mąki pośledniejszéj za gr. 2 ł. 10; Strucla z takiejże mąki za gr. 6 funt 1 ł. 30. Chleb stołowy bez względu na formę z takiejże mąki za gr. 12 f. 1 ł. 28; Placek solony za gr. 1 ł. 10. Chleb żytni pytlowy oraz chleb z mąki Młyna Parowego: Bochenek chleba za gr. 5 f. 1 ł. 1; bochenek chleba za gr. 10 fu 2 ł. 2; bochenek chleba za gr. 20 f. 4 ł. 4 Bochenek chleba razowego za gr. 5 f. 1 ł 12; bochenek chleba za g. 10 f. 2 ł. 24; bochenek chleba za g. 20 f. 5 ł. 16. Mięsa wołowego funt gr. 12; krowiego lub z bukatów gr. 11; funt polędwicy gr. 24.—Wieprzowiny ze skórą funt gr 13; Schabu funt gr. 11. Słoniny świeżéj funt gr. 22. Słoniny wędzonéj czyli suszonéj f. zł. 1.- - Baraniny funt gr. 11.

Średnia Cena żywności.

Na ostatnich targach warszawskich i pragskich, płacono: za korzec 4 ćwierciowy żyta rub. sr 5 kop. 66; pszenicy rs. 5 kop. 1; grochu polnego rub. sr. 4 kop. 45; grochu cukrowego rub. sr. 4 kop. 95; fasoli rs.— kop. — ; gryki r. sr. — kop. - jęczmienia rub. sr. 3 kop. 30 owsa rs. 1 ko. 5 ; mąki pszennéj przedniéj rs. 6 kop. 12; ordynaryjnéj korzec 6 ćwierciowy rs. 7 k. 33; żytniéj pytlowéj rs. 6 ko. 11; za korzec 4 ćwier. kaszy gryczanéj rubli srebr. 4 kop. — kaszy gryczanéj zwyczajnéj rs 4 k. 90; kaszy jaglanéj rs. 6 k. 30 kaszy gryczanéj drobnéj rs. 8 kop. 90 kaszy jęczm. perłowéj rs. — kop. —; kaszy jęczmiennéj ordynarnéj rs. 5 kop. 6; siana centnar 100 f. kop. 48; słomy centnar kop. 31; siana fura jednokonna rs. 2 k. 10 do rs. 2 kop. 92; parokonna od rs. 3 k. 30 do 5 k. 77; słomy fura zwyczajna rs. 1 k. 35 do rs. 2 k. 5 ; sążeń drzewa sosnowego rs. 7 k. 44; wół dobry od rs. 37 do 48, wół średni od rub. s. 28—36, lichy od 24 do 27; baran od rs. 1 k. 65 do r. 2 k: 70; cielę rs — k. — wieprz dobry od rs. 13—17; średni od 9 do 12; lichy od 6—8 ; masła funt kop. 19; słoniny funt kop 11; kartofli korzec rub. srebr. 1 kop. 11; okowity garniec kop. 94 szumówki kop. 56.

KURS GIEŁDY WARSZAWSKIÉJ.

Dnia 2 Września 1845 roku.		żądają R. s.	żądają k.	dają R. s.	dają k.
1. WEXLE.					
Berlin 100 talarów	2 M	92	10	91	87
Gdańsk 100 talarów	2 M.	91	80	—	—
Hamburg 300 m. k.	2 M.	139	0	—	—
Londyn funt sterlin.	3 M.	6	35	6	32
Lipsk 100 talarów	2 M.	—	—	—	—
Moskwa 100 rub. sr.	1 M.	100	—	—	—
Petersburg ditto.	1 M.	100	50	100	—
Paryż 300 franków	2 M.	74	85	—	—
Wiedeń 150 zlr.	2 M.	96	30	96	—
Wrocław 100 talar.	2 M.	92	10	91	80
2. MONETY.					
Rossyjskie Imperjały		—	—	—	—
Holendr. dukaty nowe		—	—	—	—
ditto stare ważne		—	—	—	—
Frydrychsdory Pruskie		—	—	—	—
Rossyjskie assygnaty		—	—	—	—
Austryjackie bilety bankowe za 150 złr.		—	—	—	—
3. PAPIERY.					
Obligi Skarbowe na 1000 złp.		—	—	—	—
„ „ 4⅓ za 100 r. s.		—	—	—	—
Listy zastawne białe daw. bez kup. (*)		—	—	—	—
„ „ nowe za 100		14	90	14	88
Obligacje udziałowe na 300 złp.		—	—	—	—
Obligacje cząstkowe na 500 złp.		—	—	—	—
Certyfikaty Banku lit. B na 200 złp.		—	19	—	—
Serje wylosow. lit. B na złp. —		—	—	—	—
Dowody Kom. Centr. Likwidac. za 100 złp.		—	—	—	—

(*) Wartość kuponu kop. 11 2/3